



# Air Canada – Aperçu à l'intention des investisseurs

Premier trimestre 2024

2 mai 2024

# Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions à venir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « préliminaire », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter » et « planifier », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses. Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites ci-après, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. La réalisation des énoncés prospectifs reste assujettie, notamment, à la survenance possible d'événements externes ou à l'incertitude qui caractérise le secteur où évolue Air Canada. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs en raison de divers facteurs, entre autres ceux dont il est fait mention ci-après.

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, comme les conflits militaires au Moyen-Orient et entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), sa dépendance envers les fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres parties prenantes soutenant les activités aéroportuaires et l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de recruter et de conserver le personnel qualifié, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance<sup>MD</sup> et des coentreprises, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada, qui peut être consulté à l'adresse [www.sedarplus.com](http://www.sedarplus.com), notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2023 d'Air Canada, daté du 16 février 2024, et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion.

Air Canada a fixé et continue de fixer des objectifs, de prendre des engagements et d'évaluer l'incidence eu égard aux changements climatiques, ainsi que les initiatives, plans et propositions connexes qu'Air Canada et d'autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d'émissions de carbone. La réalisation de nos engagements et de nos objectifs dépend de nombreux facteurs, notamment des actions et des efforts combinés des gouvernements, du secteur, des fournisseurs et des autres intervenants et parties prenantes, ainsi que du développement et de la mise en œuvre de nouvelles technologies. En particulier, les cibles d'émissions de carbone liées à nos objectifs pour 2030 et 2050 sont ambitieuses et sont fortement tributaires des nouvelles technologies, des énergies renouvelables et de la disponibilité d'un approvisionnement suffisant en carburants d'aviation durables (CAD), ce qui demeure un défi important. De plus, Air Canada a engagé, et prévoit continuer à engager, des coûts pour atteindre son objectif de carboneutralité et pour se conformer aux lois et règlements sur la durabilité environnementale ainsi qu'aux autres normes et accords. La nature précise des lois, règlements, normes et accords contraignants ou non contraignants à venir, qui font l'objet d'une attention accrue de la part de parties prenantes à l'échelle locale et internationale, ne peut être prédite avec un quelconque degré de certitude, pas plus que leur incidence financière, opérationnelle ou autre. Rien ne garantit la mesure dans laquelle l'un ou l'autre de nos objectifs climatiques sera atteint, ni que les investissements futurs que nous ferons pour atteindre nos objectifs climatiques produiront les résultats escomptés ou répondront aux attentes croissantes des parties prenantes en matière d'environnement, de responsabilité sociale et de gouvernance. De plus, des événements futurs pourraient amener Air Canada à privilégier d'autres intérêts à plus court terme au détriment de la progression vers nos objectifs climatiques actuels, en fonction de la stratégie commerciale, de facteurs économiques, réglementaires et sociaux, et de pressions potentielles de la part d'investisseurs, de groupes d'activistes ou d'autres parties prenantes. Si nous ne sommes pas en mesure de respecter nos objectifs et nos engagements relativement aux changements climatiques ou d'en rendre compte de façon appropriée, nous pourrions faire l'objet d'une publicité et de réactions négatives de la part d'investisseurs, de clients, de groupes de défense ou d'autres parties prenantes, ce qui pourrait nuire à la réputation d'Air Canada ou avoir d'autres effets négatifs sur celle-ci.

Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi au présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du présent rapport (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

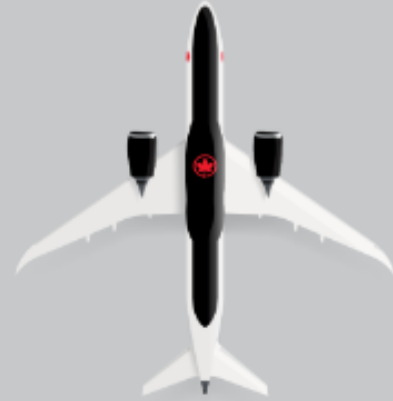


# Cadre de la stratégie d'entreprise d'Air Canada



## Assurer notre avenir.

Nous progressons en bâtissant une Société plus rentable et durable.



## Atteindre de nouveaux horizons.

Nous progressons en étendant notre réseau et en générant de nouveaux revenus.



## Rehausser l'expérience de notre clientèle.

Nous progressons en devenant le transporteur favori de nos clients.



## S'entraider.

Nous progressons en veillant les uns sur les autres tout en jouant un rôle social important.

# Assurer notre avenir



Maintenir une **gestion financière** prudente, le **contrôle des coûts** et une **position financière solide**



Favoriser les avantages concurrentiels et la croissance de l'entreprise grâce à **l'innovation et à la mise à exécution**



Assurer la cohérence entre les **investissements stratégiques** et la mission, les priorités et la philosophie d'investissement d'Air Canada

# Prévisions 2024<sup>1)</sup>



Capacité

Augmentation de  
6 % à 8 % par  
rapport à 2023



CESMO  
ajustées<sup>2)</sup>

Augmentation de  
2,5 % à 4,5 % par  
rapport à 2023



BAIIDA  
ajusté<sup>2)</sup>

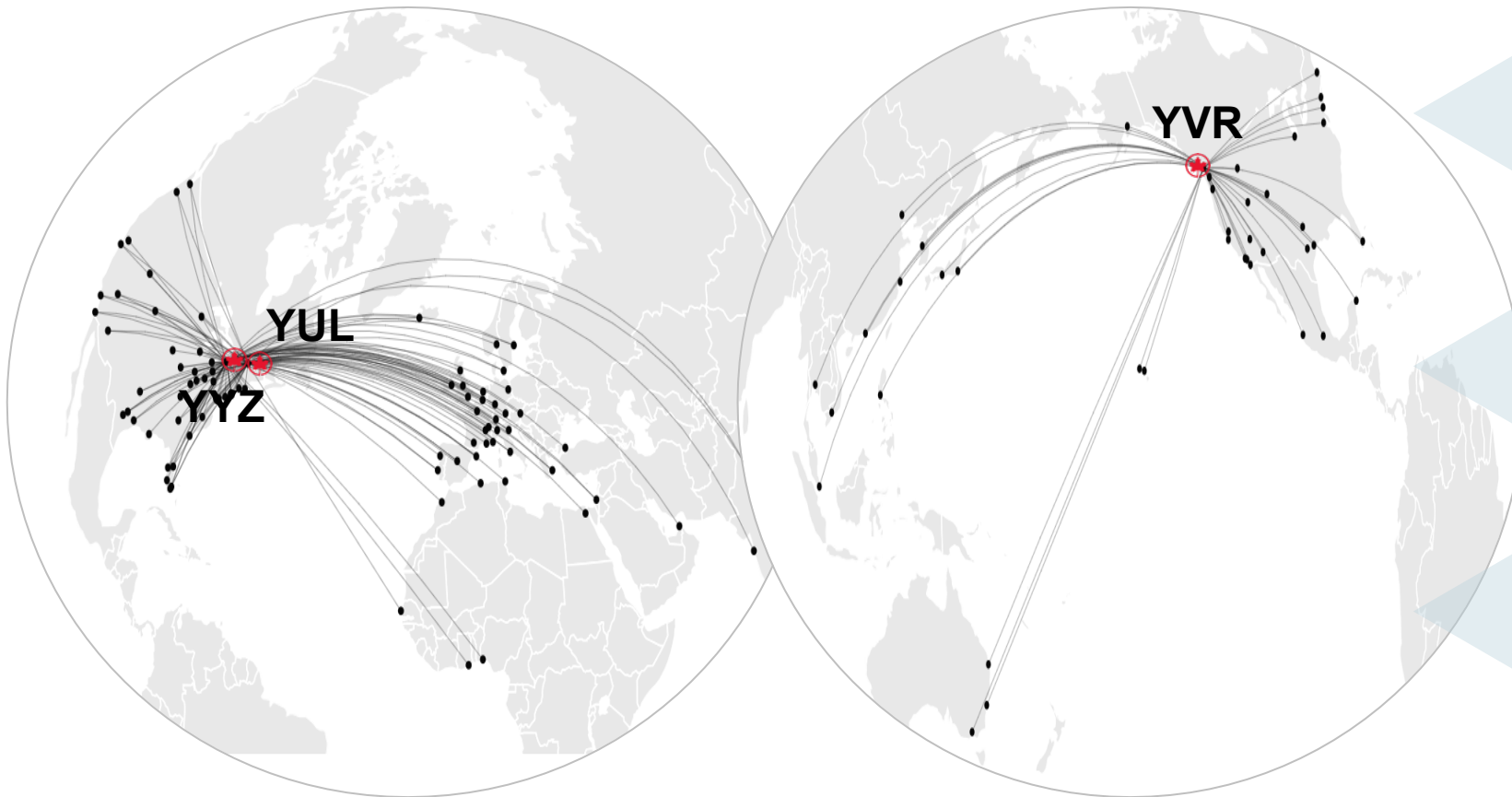
De 3,7 G\$  
à 4,2 G\$

- 1) Renseignements publiés dans le communiqué de presse d'Air Canada du 2 mai 2024. Ces prévisions sont élaborées en fonction des hypothèses suivantes : tout au long de l'exercice 2024, la croissance du PIB du Canada sera modérée, le dollar canadien s'échangera en moyenne à 1,35 \$ CA contre 1,00 \$ US et le cours du carburant d'aviation s'établira en moyenne à 1,03 \$ CA le litre.
- 2) Le BAIIDA ajusté est une mesure financière hors PCGR. Les CESMO ajustées sont des ratios hors PCGR. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la section *Mesures financières hors PCGR*, de cette présentation pour en savoir plus et pour le rapprochement quantitatif avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.



# Atteindre de nouveaux horizons

Grâce à la situation géographique avantageuse de ses trois plaques tournantes, Air Canada est dans une position unique pour favoriser sa croissance



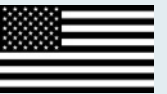
Population locale croissante  
présentant une forte  
propension à voyager



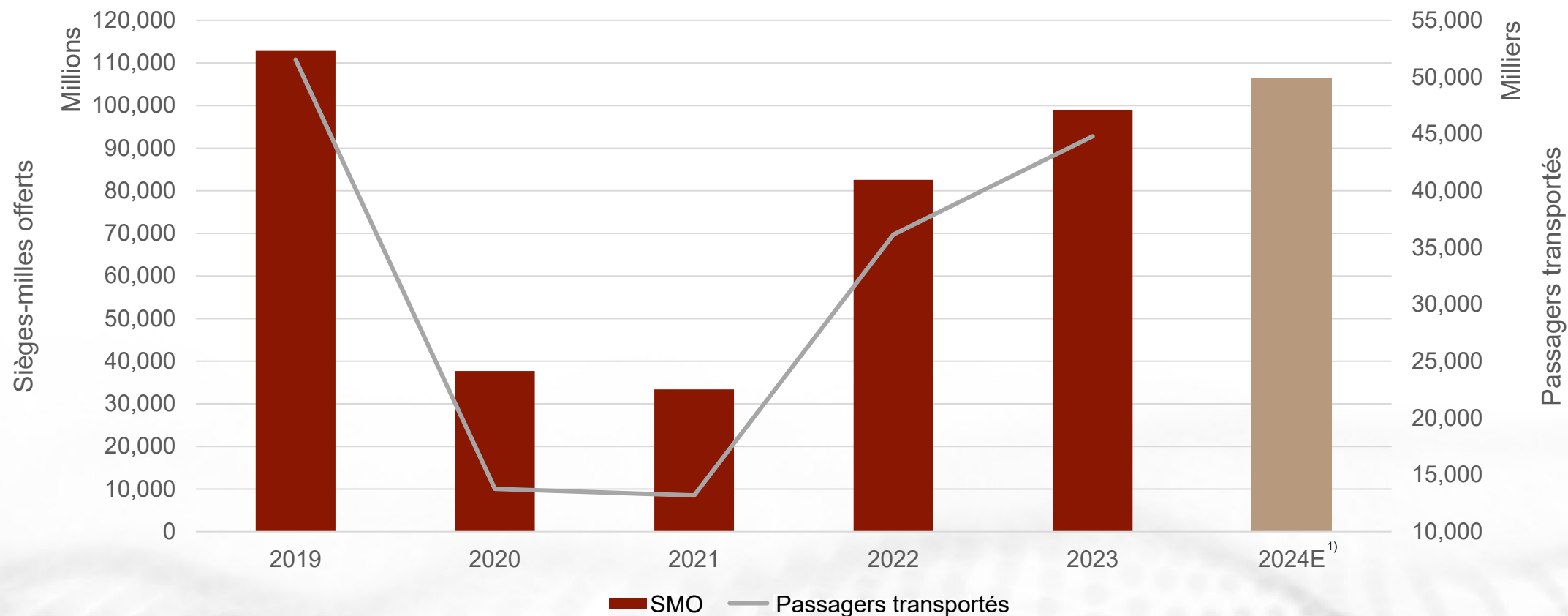
Immigration  
et pays multiculturel



Trafic de la sixième liberté



# Une reprise bien entamée



<sup>1)</sup> Les estimations sur le nombre de SMO en 2024 sont calculées en fonction de la fourchette des prévisions quant à la capacité d'Air Canada en 2024.





# Les meilleures bases commerciales de notre histoire



**Plaques tournantes  
mondiales au Canada**



**Solide réseau  
mondial**



**Trafic de la  
sixième liberté**



**Outil efficace  
pour les loisirs**



**AC Cargo**



**Augmentation des  
marges en interne**



**Excellence du  
Service clientèle**



**Parc aérien moderne  
et efficient**



**Partenariats  
solides**



**AC Express**



**Pratiques de gestion  
du chiffre d'affaires  
hors pair**



**Programme de  
fidélité inégalé**



**Canaux numériques  
transformés**



**Meilleur  
transporteur  
familial du monde**

**Produits concurrentiels  
pour les passagers**



**Accent mis sur le  
développement durable**

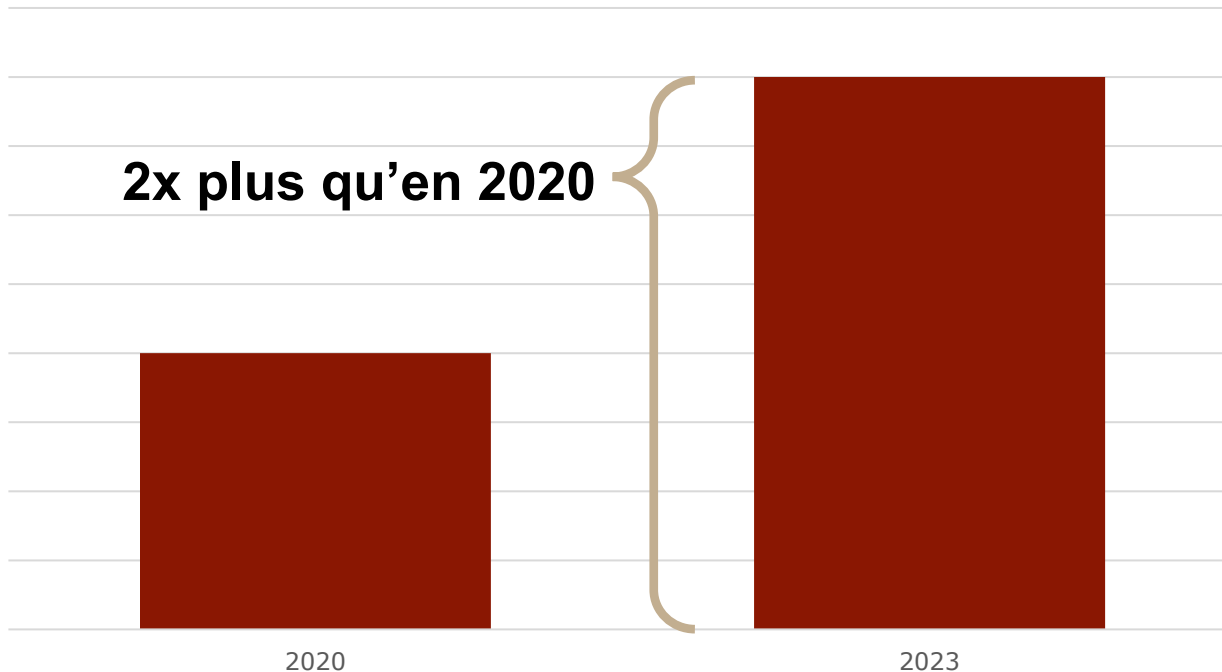




# Aéropian, plus important programme aérien de fidélité au pays

On compte deux fois plus de membres actifs d'Aéropian qu'en 2020

Membres actifs



- Nouveaux partenariats avec des marques canadiennes et internationales de premier plan



- Le programme a remporté plusieurs prix prestigieux





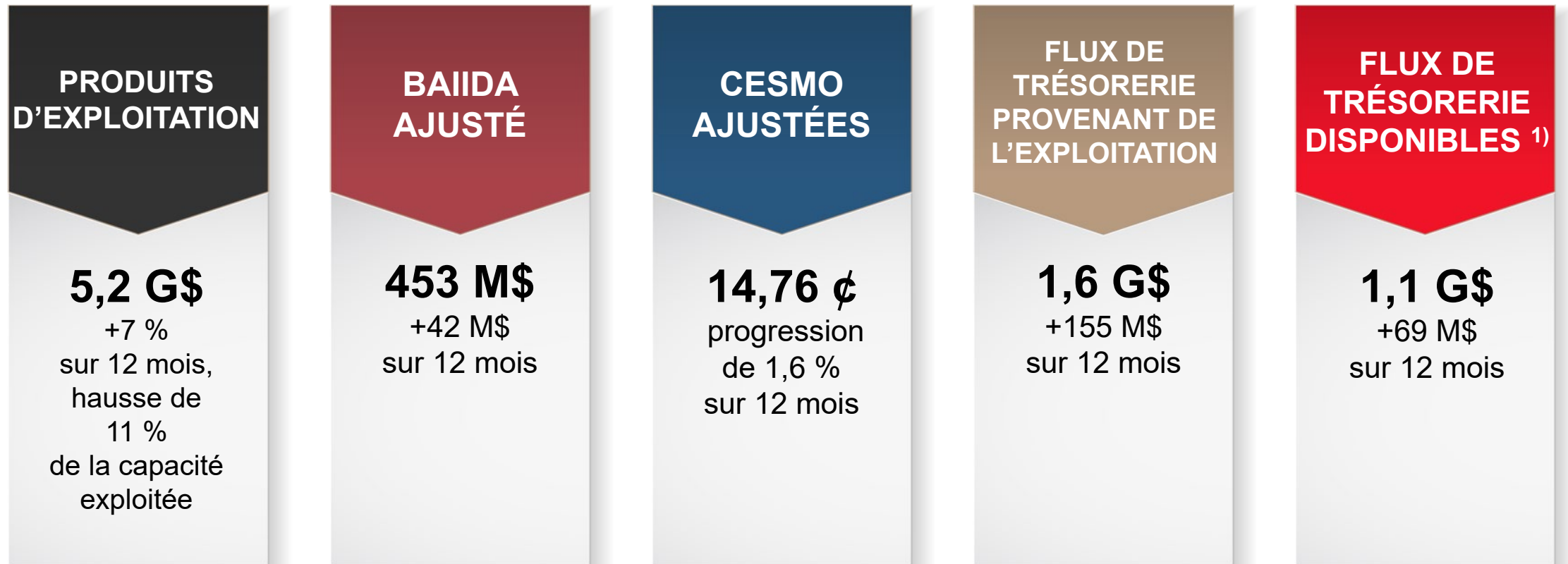
# Rehausser l'expérience de notre clientèle

## Améliorer tous les aspects de l'expérience client

- Soutien technologique
- Culture fondée sur les employés
- Changement des processus
- Formation
- Approche du leadership



# Faits saillants du premier trimestre de 2024

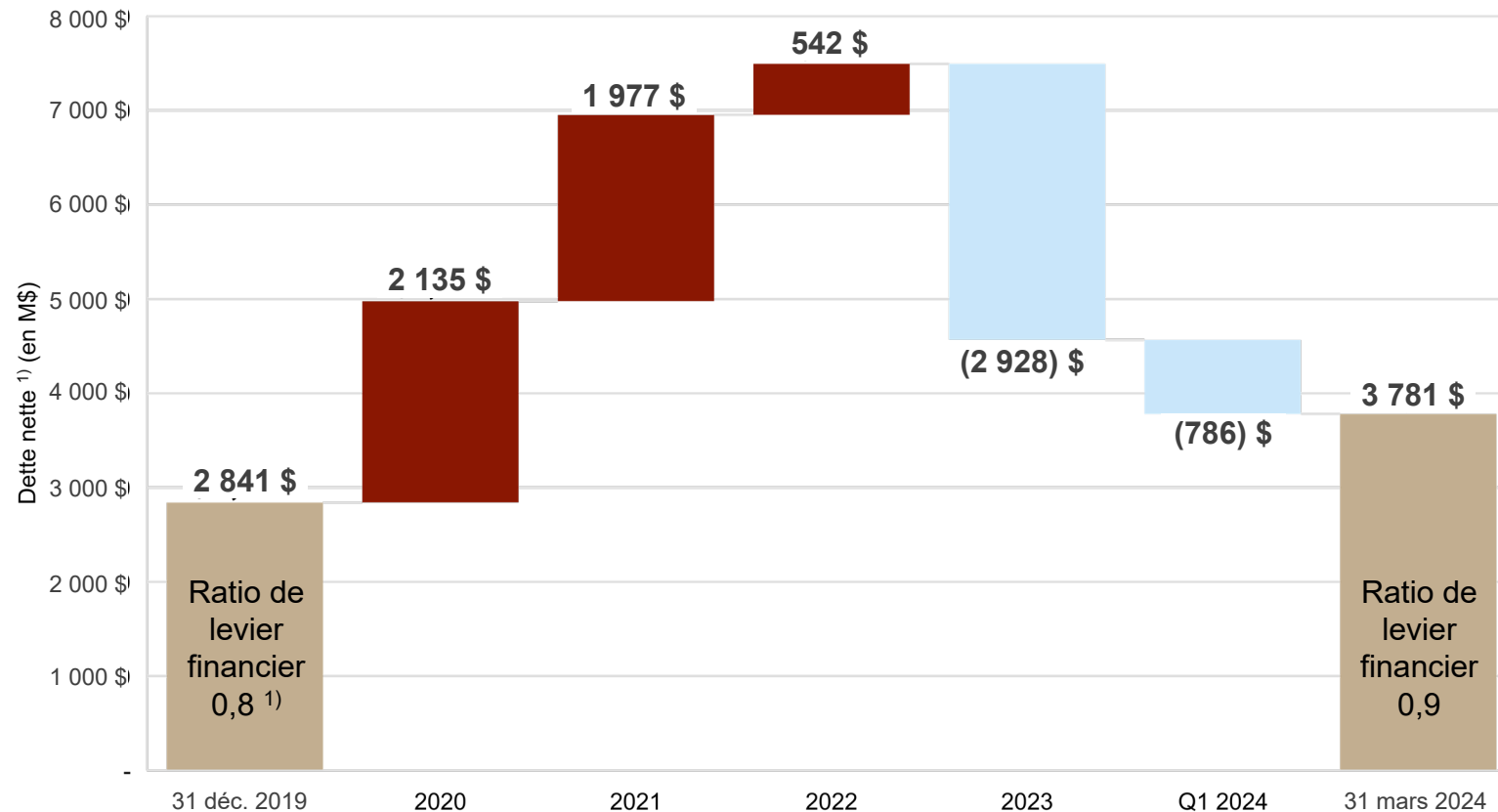


1) Les flux de trésorerie disponibles sont des mesures financières hors PCGR et ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la section *Mesures financières hors PCGR*, de cette présentation pour en savoir plus et pour le rapprochement quantitatif avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.



# Accent sur la réduction de l'effet de levier

Gestion rigoureuse des allocations en espèces



- Accent sur le renforcement de notre bilan
- Réduction de la dette nette de près de la moitié depuis la fin de 2022
- Ratio de levier financier de 0,9 au 31 mars 2024

1) La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Le ratio dette nette-BAIIDA ajusté (également désigné « ratio de levier financier ») est un ratio hors PCGR dont Air Canada se sert pour évaluer le levier financier. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à section intitulée *Mesures financières hors PCGR* de cette présentation pour en savoir plus et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.



# Un bilan solide et résilient

## LIQUIDITÉS TOTALES

**10,0 G\$**  
au 31 mars 2024

## RÉDUCTION DE L'EFFET DE LEVIER

**~1,5 G\$**  
Remboursement  
de dette garantie  
de premier rang  
(1,1 G\$ US) en  
mars 2024

## DETTE NETTE

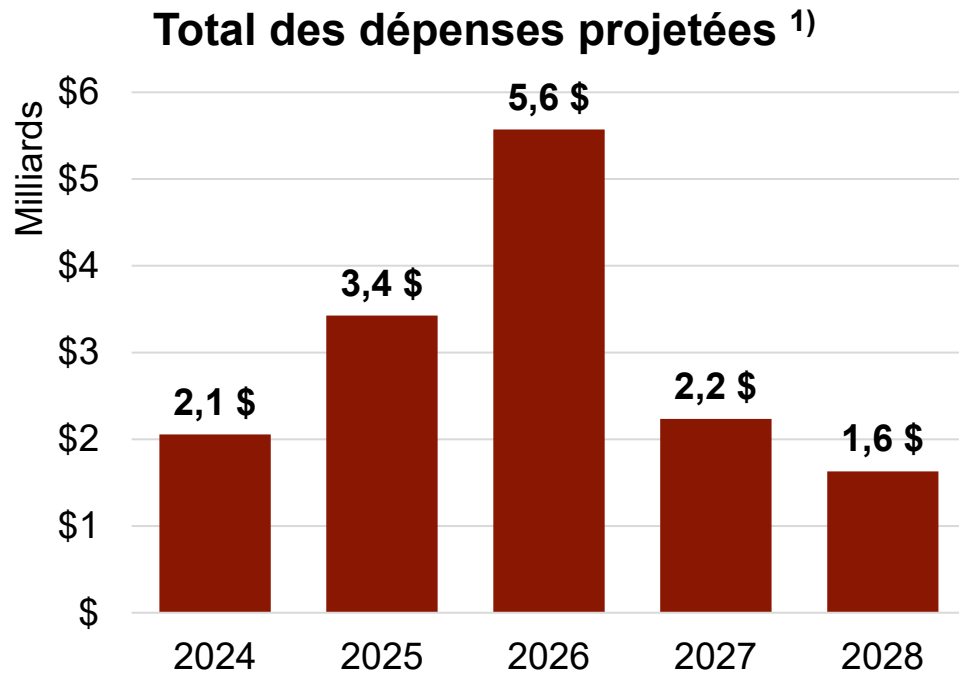
**3,8 G\$**  
Au 31 mars 2024  
Amélioration de 786 M\$  
comparativement  
au 31 déc. 2023

## RATIO DE LEVIER FINANCIER

**0,9**  
au 31 mars 2024  
amélioration  
comparativement à  
**1,1**  
au 31 déc. 2023  
et à **5,1** au  
31 déc. 2022



# Investir dans un parc aérien moderne



<sup>1)</sup> Comprend les dépenses faisant l'objet d'un engagement et les dépenses prévues, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement, de même que les activités de maintenance



Livraisons				
	2024	2025	2026-2029	Total
787-9 de Boeing	1	0	0	1
787-10 de Boeing	0	1	17	18
A330-300 d'Airbus	2	0	0	2
737 MAX de Boeing <sup>2)</sup>	0	5	0	5
A321XLR d'Airbus	0	3	27	30
A220 d'Airbus	2	8	17	27
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>61</b>	<b>83</b>

- +80 appareils dans les 5 prochaines années
- Investissements stratégiques dans des gros-porteurs et dans des monocouloirs plus efficaces

<sup>2)</sup> Air Canada est en voie de conclure des contrats de location visant d'autres appareils 737 MAX 8 de Boeing dont la livraison serait prévue en 2024 et qui seraient mis en service en 2025, une fois la reconfiguration des cabines effectuée. Ces appareils ne sont pas pris en compte dans le tableau ci-dessus.





# S'entraider, pour un milieu de travail plus collaboratif

## Principaux prix de l'industrie

- ✓ Cote cinq étoiles de l'APEX 2024
- ✓ Skytrax World Airline Awards
  - ✓ Meilleur transporteur au Canada
  - ✓ Meilleur personnel au sol et à bord au Canada
  - ✓ Meilleur transporteur à faibles coûts au Canada (Air Canada Rouge)
- ✓ Transporteur aérien de prédilection en Amérique du Nord aux Trazee Awards (5<sup>e</sup> année de suite)
- ✓ Air Canada Cargo nommée Transporteur de fret de l'année ATW 2024

## Employeur primé

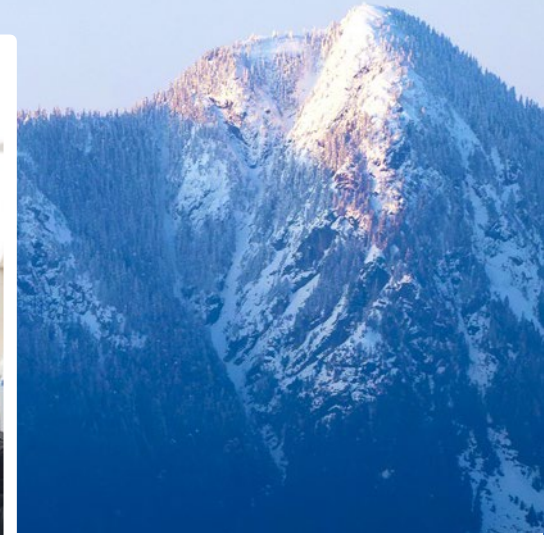
- ✓ Parmi les Meilleurs employeurs du Canada selon Forbes, pour une 8<sup>e</sup> année de suite
- ✓ Parmi les Meilleurs employeurs de Montréal, pour une 10<sup>e</sup> année de suite
- ✓ Prix soulignant l'engagement exceptionnel à l'égard de l'équité en matière d'emploi, et prix de distinction sectorielle dans le cadre des Prix de réalisation pour l'équité en emploi
- ✓ L'un des 10 meilleurs leaders d'influence en matière de diversité et de culture





# ESG

- Plan d'action climatique
- Programmes environnementaux
- Programmes sociaux
  - Axés sur la diversité, l'équité et l'inclusion
  - Santé et mieux-être
  - Soutien provenant d'investissements communautaires



# Forte création de valeur

- ✓ Des résultats tangibles au premier trimestre 2024, sur la bonne voie pour réaliser nos prévisions pour l'année
- ✓ De solides flux de trésorerie disponibles sont attendus en 2024
- ✓ Déploiement d'un réseau robuste, d'une stratégie misant sur nos plaques tournantes, d'investissements dans le parc aérien et d'une force de la marque aux fins de croissance
- ✓ Bilan robuste et résilient, deux qualités qui représentent de solides assises pour la Société
- ✓ Habilité démontrée à mettre les plans à exécution

---

**Air Canada est une marque canadienne exceptionnelle dotée d'une solide culture et d'atouts exceptionnels**





Merci

[aircanada.com](http://aircanada.com)



Annexe

[aircanada.com](http://aircanada.com)

# Glossaire

**Aéroplan** – Aéroplan inc. ou programme Aéroplan.

**CESMO** – Charges d'exploitation par SMO.

**Coefficient d'occupation** – Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers correspondant aux passagers milles payants exprimés en pourcentage des SMO.

**Longueur d'étape** moyenne – Nombre moyen de milles par siège au départ qui correspond au total des SMO divisé par le total des sièges routés.

**Passagers-milles payants (PMP)** – Mesure du trafic passagers correspondant au produit du nombre de passagers payants transportés par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

**Passagers payants transportés** – Renvoie à la définition établie par l'International Air Transport Association. Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol plutôt qu'en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet.

**Produits passages par siège-mille offert (PPSMO)** – Moyenne des produits passages par SMO.

**Rendement unitaire** – Moyenne des produits passages par PMP.

**Sièges-milles offerts (SMO)** – Mesure de la capacité offerte aux passagers correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.

**Sièges routés** – Nombre de sièges sur les vols sans escale. Un vol sans escale désigne un trajet comportant un seul décollage et un seul atterrissage.





# Mesures financières hors PCGR

Sont présentés ci-après certaines mesures et certains ratios hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci.

Air Canada exclut l'incidence de la dépréciation d'actifs, le cas échéant, dans le calcul des CESMO ajustées, du BAIIA ajusté, de la marge du BAIIA ajusté, du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôts et du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée), car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes. Air Canada n'a pas constaté de charges au titre de la dépréciation d'actifs au premier trimestre de 2024, pas plus qu'au premier trimestre de 2023.



# Mesures financières hors PCGR (suite)

## CESMO ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées afin de mesurer le rendement courant de ses activités et d'analyser l'évolution de ses coûts, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant d'aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et des coûts liés aux avions-cargos, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes. Exclure ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes.

Dans le calcul des CESMO ajustées, la charge de carburant d'aviation n'est pas comprise dans les charges d'exploitation, car elle fluctue largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, les événements géopolitiques, les coûts de raffinage du carburant d'aviation et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. Qui plus est, Air Canada engage des coûts relativement à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyageur comparables. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Au 31 mars 2024, le parc aérien en exploitation d'Air Canada comptait huit avions-cargos 767 de Boeing, comparativement à un sept avions-cargos 767 de Boeing au 31 décembre 2023. Ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre pour les activités de transport de passagers.

Les CESMO ajustées sont rapprochées des charges d'exploitation selon les PCGR comme suit :

(en millions, sauf indication contraire)	Premier trimestre de 2024		Premier trimestre de 2023		Variation (\$)	
<b>Charges d'exploitation selon les PCGR</b>	<b>5 215</b>	<b>\$</b>	<b>4 904</b>	<b>\$</b>	<b>311</b>	<b>\$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>						
<b>Carburant d'aviation</b>	(1 254)		(1 375)		121	
<b>Coûts liés à la portion terrestre des forfaits</b>	(335)		(318)		(17)	
<b>Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)</b>	(35)		(31)		(4)	
<b>Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus</b>	<b>3 591</b>	<b>\$</b>	<b>3 180</b>	<b>\$</b>	<b>411</b>	<b>\$</b>
<b>SMO (en millions)</b>	<b>24 337</b>		<b>21 907</b>		<b>11,1</b>	<b>%</b>
<b>CESMO ajustées (en cents)</b>	<b>14,76</b>	<b>¢</b>	<b>14,52</b>	<b>¢</b>	<b>0,24</b>	<b>¢</b>



# Mesures financières hors PCGR (suite)

## BAIIDA et BAIIDA ajusté

Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) est couramment utilisé dans l'industrie du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu du résultat d'exploitation avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre, en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.

La marge du BAIIDA ajusté (BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) est couramment utilisée dans l'industrie du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer la marge d'exploitation avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre, en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.

Le BAIIDA ajusté et la marge du BAIIDA ajusté sont rapprochés du bénéfice d'exploitation (de la perte d'exploitation) selon les PCGR comme suit

(en millions, sauf indication contraire)	Premier trimestre 2024		Premier trimestre 2023		Variation	
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR</b>	11	\$	(17)	\$	28	\$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements	442		428		14	
<b>BAIIDA ajusté</b>	<b>453</b>	<b>\$</b>	<b>411</b>	<b>\$</b>	<b>42</b>	<b>\$</b>
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>5 226</b>	<b>\$</b>	<b>4 887</b>	<b>\$</b>	<b>339</b>	<b>\$</b>
<b>Marge d'exploitation (en %)</b>	<b>0,2</b>		<b>(0,3)</b>		<b>0,5 pp</b>	
<b>Marge du BAIIDA ajusté (en %)</b>	<b>8,7</b>		<b>8,4</b>		<b>0,3 pp</b>	



# Mesures financières hors PCGR (suite)

## Flux de trésorerie disponibles

Air Canada se sert des flux de trésorerie disponibles comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la Société est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession bail.

Le tableau ci-après présente le calcul des flux de trésorerie disponibles provenant des (affectés aux) activités d'exploitation pour les périodes indiquées.

(en millions)	Premier trimestre 2024		Premier trimestre 2023		Variation (\$)	
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	1 592	\$	1 437	\$	155	\$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(536)		(450)		(86)	
Flux de trésorerie disponibles <sup>1)</sup>	1 056	\$	987	\$	69	\$



# Mesures financières hors PCGR (suite)

## Dette nette

La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société.

## Ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (ratio de levier financier)

Le ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier ») est couramment utilisé dans l'industrie du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette divisée par le BAIIDA ajusté des 12 derniers mois.

Le tableau ci-après présente un rapprochement du ratio de levier financier avec les soldes de la dette nette d'Air Canada aux dates indiquées :

(en millions, sauf indication contraire)	31 mars 2024		31 décembre 2023		Variation	
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	11,248	\$	12,996	\$	(1,748)	\$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1,214		866		348	
<b>Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)</b>	<b>12,462</b>		<b>13,862</b>		<b>(1,400)</b>	
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(8,681)		(9,295)		614	
<b>Dette nette</b>	<b>3,781</b>	<b>\$</b>	<b>4,567</b>	<b>\$</b>	<b>(786)</b>	<b>\$</b>
<b>BAIIDA ajusté (période de 12 mois)</b>	<b>4,024</b>		<b>3,982</b>		<b>42</b>	
<b>Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté</b>	<b>0.9</b>		<b>1.1</b>		<b>(0.2)</b>	

